Automobilism

SALUT PRIMUL AUTOTURISM ROMÂNESC

Am condus în cariera mea sportivă o mulțime de automobile de diverse tipuri; unele mi-au produs satisfacție, altele m-au deziluzionat.

Nici o veste nu m-a bucurat, însă, din toată inima, ca aceea că în a doua jumătate a anului vor fi produse primele autoturisme în țara noastră. După producția de autocamioane, deja consacrată, iată, cu un oarecare decalaj, începe la fabrica de la Colibași montarea — pentru întîia oară în România — a autoturismului Renault 8 Major. Această nouă realizare a industriei românești, sînt sigur, vine în întîmpinarea cerințelor de masă ale amatorilor de automobilism din țara noastră.

Cunosc caracteristicile noii mașini și socotesc că ea va satisface pe conducători din punct de vedere al durabilității (este un model confirmat), al confortului și al economicității la consumul de carburant și lubrefianți.

Nădăjduiesc că o dată cu lansarea pe piață a noii mașini de construcție românească, sportul automobilist va primi un nou impuls.

Petre CRISTEA
fost campion de automobilism al României, cîștigător al Raliului Monte Carlo 1936.

R. 8 Major — caracteristici

— Varianta 1968.

— Motor de 43 C.P. (ca la Renault 10) în patru timpi, 4 cilindri în linie.

— Caroseria monococă, autoportantă, din oțel. Patru uși. Portbagaj spațios (240 decimetri cubi).

— Viteză maximă: 135 km/oră.

— Consum: 6,8 litri benzină pe 100 km, la o viteză de 75 km/oră.

— Rezervorul de benzină: 38 litri; baia de ulei: 2,5 litri.

Sugestii pentru Raliul României

UN TRASEU PRIN PASUL URDELE (2125 m)!

Ca vechi automobilist și participant la Raliul României 1967, îmi îngădui să dau unele sugestii cu privire la modul de organizare și desfășurare a ediției 1968 a acestei competiții.

O primă problemă: alegerea traseului. Nimic nu este mai plăcut, firește, decît să mergi pe o șosea asfaltată, dar este tot atît de adevărat că îndeminarea și curajul conducătorului, precum și calitățile tehnice și rezistența unui autoturism, se pot verifica practic numai pe un drum accidentat, cu dificultăți atît pentru conducător cît și pentru mașină. Traseul pe care am concurat anul trecut a cuprins doar două etape de drum mai dificil, dar aceasta nu datorită configurației traseului, ci pur și simplu stării mai proaste a drumului, celelalte etape — ținînd seama de media orară de loc exagerată — constituind o deplasare agreabilă pe o șosea asfaltată (afirmația nu se referă și la probele speciale de viteză în coastă, care au solicitat într-adevăr atît pe concurenți cît și mașinile lor). Socotesc că atît pentru ridicarea nivelului competiției cît și pentru o mai justă departajare a conducătorilor, ar fi necesar să se aleagă trasee cu drumuri accidentate, dificile, și nu pur și simplu drumuri prost întreținute. În acest sens propun includerea în traseu a unui drum de o rară frumusețe, destul de bun, dar care prin numărul virajelor, al pantelor destul de abrupte și al înălțimii la care se află, solicită, într adevăr, pricepere, îndemînare și curaj. Mă refer la drumul ce leagă comuna Novaci (șos. Rm. Vîlcea — Tg. Jiu) cu comuna Sebeș (șos. Deva—Sibiu), traversînd munții Parîngului și Sebeșului, la înălțimi uneori de peste 2 000 m.

Raliul României — ediția 1967. Moment din timpul probei de viteză desfășurată pe aleile din jurul Sălii Expoziției.
Foto: St. Ciotloș

O a doua propunere este aceea de a se acorda bonificații realizatorilor celor mai buni timpi în etapele de drum dificil, asemenea bonificațiilor ce se acordă de exemplu la ciclism celor mai buni cățărători. Aceste bonificații ar facilita și alcătuirea unui clasament care să oglindească real valoarea concurenților.

Socotesc deosebit de importante atît raliul cît și celelalte competiții prevăzute în calendarul intern al A.C.R., pentru că ele au nu numai caracterul unor întreceri, ci constituie școli de pregătire pentru participanți, care într-o asemenea cursă cîștigă infinit mai multă experiență decît parcurgînd șoselele în plimbări cu caracter turistic.

Față de faptul că urmează să participăm și la o serie de competiții internaționale, că avem conducători talentați, dar care și ei sînt la începutul activității de concurs, nădăjduiesc că A.C.R. va da importanța cuvenită organizării în cele mai bune condiții a celei de a treia ediții a Raliului României.

Nicolae P. IACOB
clasat pe locul I (clasa 1 000 cmc) în Raliul României (ediția a II-a)

Tur de manivelă

● *Clasamentul final al campionatului mondial de automobilism — formula 1 — pe 1967, stabilit pe baza rezultatelor obținute în 11 competiții de mare anvergură, se prezintă astfel: 1. Denis Hulme, Noua Zeelandă (Brabham—Repco) 51 pte; 2. Jack Brabham, Australia (Brabham—Repco) 46 pte; 3. Jim Clark, Marea Britanie (Lotus—Ford) 41 pte; 4—5. Chris Amon, Noua Zeelandă (Ferrari) și John Surtees, Marea Britanie (Honda) 20 pte.*

● *În Spania a fost elaborat un proiect de lege care prevede retragerea permisului de circulație acelor conducători de automobile, care săvîrșesc, în calitate de pietoni, abateri de la regulile de circulație.*

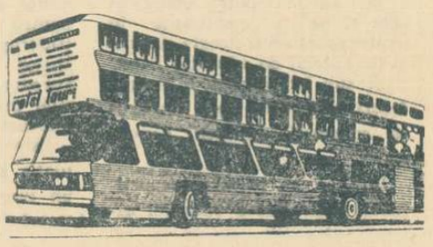
● *Rețeaua de autostrăzi a Franței va atinge, la sfîrșitul acestui an, 1 000 km. În 1968 se vor construi, însă, numai 180 km față de 203 km în 1967.*

● *Firma engleză Aston-Martin a realizat proiectul unei mașini tip „sport" care poate atinge 320 km/oră. Și totuși este puțin probabil să se treacă la construirea acestei mașini care n-ar avea nici un viitor într-o țară unde viteza maximă admisă este de... numai 112 km/oră.*

● *În urma unei statistici efectuată în Elveția s-a constatat că 35% din mașini sînt prevăzute cu centuri de siguranță, dar că numai 10% din conducătorii de mașini le folosesc.*

● *În terminologia turistică a apărut un nou cuvînt:* hotelbus. *Este vorba de un autocar care îndeplinește două funcții: transport și cazare. El are două nivele. La parter, se prezintă ca un autocar obișnuit, în timp ce la etaj are 23 cabine prevăzute cu 1—2 și 3 paturi. Autovehiculul dispune de grupuri sanitare, dușuri, instalație de aer condiționat.*

Prezentat la o expoziție în Berlinul Occidental, hotelbus-ul a găsit amatori în Orientul Apropiat și în America de Sud unde urmează să fie folosit pentru excursii pe distanțe lungi.



Astfel arată un hotelbus.

10 SFATURI PRACTICE

1. Dacă aveți rezervorul de carburant în față, obișnuiți-vă ca, după facerea plinului, să lăsați capota deschisă pînă ce plătiți benzina depozitarului. Astfel, nu veți avea niciodată miros de benzină în interiorul mașinii, deoarece neplăcerea aceasta provine totdeauna de la aburii de benzină, creați în timpul alimentării, care nu au vremea necesară să se împrăștie în cazul în care capota este închisă imediat. Tot în felul acesta vor avea timp suficient să se evapore stropii de carburant care au căzut eventual alături, în spațiul de sub capotă.

2. De obicei nu avem la îndemînă o pîlnie cu care se poate turna în condiții optime conținutul unei canistre în rezervorul nostru. Cu ajutorul unui elastic, fixați o pungă de plastic în jurul gîtului canistrei, tăiați fundul și introduceți punga în orificiul rezervorului. Nici un strop de benzină nu va cădea alături!

3. Radiatorul curge puțin. Etanșarea lui provizorie se poate efectua cu miez de pîine frămîntat.

4. Prin fixarea a două bucăți de cauciuc în spatele roților din față (cum se pun de obicei la roțile din spate ca să nu se stropească mașina sau pe cel care vine în urma noastră) vom feri de rugina nedorită nu numai șasiul, ci și, ceea ce este cu mult mai important, ușile.

5. Dacă în cursul nopții sau al serii sînteți foarte obosit și mai aveți mult de condus, cîntați! Cîntați în gura mare și tare. Nu are importanță ce anume sau dacă place și celorlalți pasageri din mașină. Din pricina cîntatului plămînii se oxigenează mai bine, eliminîndu-se în scurtă vreme — în circa 10 minute — tot bioxidul de carbon și vă veți simți vioi și odihnit.

6. Dacă remarcați în fața dv. o mașină cu numărul dintr-o altă regiune sau chiar altă țară, fiți foarte atent! S-ar putea întîmpla ca șoferul acelei mașini să nu observe vreun semn sau marcaj și dv. să vă treziți brusc într-o situație cu totul neașteptată și neplăcută.

7. Vă pregătiți sîmbătă după-masă de plecare. Constatați că acumulatorul automobilului dv. are nevoie de apă distilată. Toate magazinele și atelierele sînt închise. Deschideți frigiderul și luați apa condensată din tava de sub spirala de răcire: ea este distilată prin excelență!

8. Baghetele de crom, marca fabricii și alte mici adausuri nichelate sînt fixate la orice mașină cu ajutorul unor mici cleme de oțel, ce se prind prin tabla caroseriei sau a capotei. Se întîmplă uneori ca una dintre aceste cleme să zbîrnîie la o anumită turație a motorului sau pe drum prost. Se poate remedia acest necaz prin lipirea unei bucăți de gumă de mestecat în interiorul caroseriei, pe clema respectivă. Se realizează o priză perfectă între metal și guma de mestecat, împiedicînd chiar și pătrunderea apei și deci formarea ruginei în locul acela.

9. O trecere de cale ferată nepăzită. Tocmai pe linii vi se oprește motorul și nu mai pornește. În viteza întîia plecați numaidecît cu ajutorul demarorului pînă ce depășiți zona periculoasă.

10. Toate scrumierele în automobile sînt la fel: de cele mai multe ori țigările nu se sting imediat. Șoferul, mai ales, nu are timp să-și stingă cu multă grijă țigareta! Chiar dacă se închide capacul scrumierei, mirosul neplăcut de țigaretă nestinsă cuprinde repede interiorul mașinii. Remediul este cît se poate de simplu și eficace: un centimetru de nisip fin pe fundul scrumierei stinge orice țigară instantaneu.

F. BRANDRUP

Întrecerile preliminare ale „Cupei F.R.H." se apropie de sfîrșit

DE CE ATÎTA NEPĂSARE?

IAȘI, 10 (prin telefon, de la corespondentul nostru principal, D. DIACONESCU). La întrecerile seniorilor au fost prezente 8 echipe care și-au disputat întîietatea în cadrul a două serii. Finaliste — desemnate de jocurile preliminarii — sînt echipele **MOLDOVA** și **AGRONOMIA I.** Este, însă, regretabil faptul că nimeni nu s-a ocupat de popularizarea competiției. Din această cauză, meciurile s-au desfășurat într-un dezolant anonimat. Condițiile în care au avut loc partidele au fost, de asemenea, precare. Duminică, după-amiază, sala nu mai era încălzită, iar pe jos se aflau coji de semințe, hîrtii și alte asemenea... indicii că la partidele de volei de dimineață au fost mulți „spectatori".

Competiția feminină s-a încheiat. Iată clasamentul final: **1. UNIVERSITATEA 12 p**; 2. Liceul nr. 2 (echipa I) 10 p; 3. Politehnica 6 p; 4. Școala sportivă 4 p; 5. Medicina 4 p; 6. Liceul nr. 2 (echipa a II-a) 4 p.

DINAMO, ȘTIINȚA BACĂU ȘI TEXTILA BUHUȘI — ÎN FRUNTEA CLASAMENTELOR

BACĂU, 10 (prin telefon, de la corespondentul nostru principal, ILIE IANCU). Întrecerile pe regiune ale „Cupei F.R.H." sînt urmărite cu multă atenție de iubitorii handbalului din Bacău. La băieți, cele 8 echipe își desfășoară partidele în două serii (cîștigătoarele vor disputa un meci de baraj la 28 ianuarie), iar la fete luptă pentru întîietate 6 formații. Pînă la ora actuală, șanse să ocupe primele locuri au **DINAMO BACĂU** — în seria I, **ȘTIINȚA INSTITUTUL PEDAGOGIC** — în seria a II-a, la băieți și **TEXTILA BUHUȘI I**, la fete.

În partidele desfășurate în ultimele zile s-au înregistrat următoarele rezultate: Dinamo Bacău — Școala sportivă Piatra Neamț 85—12 (14—7), Voința Bacău — Textila Buhuși 81—27 (15—5), Știința Institutul Pedagogic Bacău — Școala sportivă Bacău 41—21 (16—18), Cauciucul Orașul Gh. Gheorghiu-Dej — Știința Moinești 6—0 (neprezentare), la băieți; Textila Buhuși I — Textila Buhuși II 83—8 (18—3), Liceul pedagogic Bacău — Știința I. P. Bacău 16—14 (8—8), Școala sportivă Piatra Neamț — Voința Bacău 25—8 (8—4) — la fete.

Clasamente: masculin, seria I — **1. DINAMO BACĂU 8 p**; 2. Voința Bacău 5 p; 3. Textila Buhuși 4 p; 4. Școala sportivă Piatra Neamț 1 p; seria a II-a: **1. ȘTIINȚA I. P. BACĂU 8 p**; 2. Cauciucul Orașul Gh. Gheorghiu-Dej 6 p; 3. Școala sportivă Bacău 2 p; 4. Știința Moinești 0 p; feminin: **1. TEXTILA BUHUȘI I 12 p**; 2. Știința I. P. Bacău 8 p; 3. Școala sportivă Piatra Neamț 8 p; 4. Liceul pedagogic Bacău 5 p; 5. Textila Buhuși II 3 p; 6. Voința Bacău 0 p.

★

La Oradea, în competiția rezervată băieților, conduce Voința, iar în cea rezervată fetelor „Tricoul"; **la Timișoara**, pe primele locuri, Politehnica I — seria I, Politehnica II — seria a II-a, la băieți și Universitatea I — seria I, Universitatea II — seria a II-a, la fete; **la Brașov**, conduc cu autoritate Dinamo — la băieți și Rulmentul — la fete.

Concursurile de biatlon din Suedia au fost o utilă verificare pentru J.O.

(Urmare din pag. 1)

cît acasă, pe piste și poligoane necunoscute, este un element deosebit de util pentru verificarea stadiului de pregătire. Așa s-a petrecut și în Suedia, unde, pe lîngă temperatura neobișnuit de scăzută, am avut de înfruntat și condiții de concurs aparte de cele cu care sîntem obișnuiți.

— În ce formă se află „olimpicii" și ce mai trebuie făcut pentru ca la Grenoble ei să se prezinte în plenitudinea forțelor?

— *Cel mai constant, la valoare ridicată, s-a dovedit pînă acum Ion Țeposu, care anul trecut se afla în lotul de tineret. El a ocupat la Transtrand un meritoriu loc V, clasîndu-se înaintea unor biatloniști cu reputație mondială. Mulțumitor s-a comportat și Vilmoș care, însă, a manifestat oarecare nesiguranță la trageri. La Carabela, Bărbășescu și, în special, la Cimpoia s-a resimțit mult schimbarea armelor. Ei au tras cu nesiguranță și, cum acest lucru s-a repetat, ne gîndim la posibilitatea revenirii lor la armele vechi. În perioada de pregătire rămasă pînă la J.O., ne vom pregăti în țară, urmărind, pe baza constatărilor de pînă acum, îmbunătățirea și menținerea formei la alergarea pe schiuri și obținerea unei constanțe, la nivel cît mai ridicat la trageri.*

Gheorghe Condovici, antrenor al lotului masculin

Maestrul sportului Gheorghe Condovici este de puțin timp antrenor al lotului masculin de gimnastică al țării. În vîrstă de 27 de ani, component în mai multe rînduri al echipei reprezentative a țării și participant la J.O. la Tokio, Gheorghe Condovici a fost obligat să-și întrerupă activitatea de performanță, din cauza unui accident. El nu s-a despărțit, însă, nici o clipă de sala de gimnastică, lucrînd zi de zi, alături de colegii săi și de alți sportivi mai tineri. Cunoștințele și competența sa au fost decisive în desemnarea în funcția de mare răspundere de antrenor al lotului țării.

Sezonul competițiilor pe teren acoperit

Sînt cîțiva ani de cînd atletismul a încetat să mai fie un sport de sezon, cu competiții programate doar din primăvară și pînă în toamnă. Astăzi, în tot mai multe țări ale lumii, mai ales acolo unde iarna e... iarnă, au apărut în calendarul concursurilor unele întreceri anume organizate pe terenuri acoperite, ceea ce a dus la existența într-un an a două sezoane bine distincte, cu sarcini metodice precise. Este adevărat că greul a rămas, în continuare, pe sezonul competițiilor în aer liber, mai numeroase și întinse pe o perioadă mai lungă, dar iată că, cu fiecare an, concursurile de sală tind să-și consolideze poziția, să aibă o importanță din ce în ce mai mare, nu numai sub aspectul pregătirii, ci și sub cel al întrecerilor propriu-zise.

Calendarele competițiilor din ultimii ani cuprind în afara unor întreceri cu caracter intern, tot mai multe concursuri cu caracter internațional, mitinguri, meciuri bilaterale sau triunghiulare și chiar campionate continentale. Existența în număr mare a întrecerilor de sală explică tocmai marea importanță care se acordă pretutindeni acestui nou sezon de concursuri, în ansamblul planului general de pregătire a atleților pe durata unui întreg an.

Acum există recorduri atletice de sală, ținute într-o strictă evidență și credem că nu va mai trebui să așteptăm multă vreme pînă ce forul internațional se va decide să omologheze — în mod oficial — și recorduri mondiale la probele specifice concursurilor pe teren acoperit. Și pentru că veni vorba de aceste probe specifice, trebuie să arătăm că numărul lor este și el în continuă creștere, totul depinzînd, bineînțeles, de mărimea spațiului de lucru al unei săli. În afara probelor de sărituri și a unora dintre cursele de viteză, pe distanțe reduse, pe programul multor asemenea concursuri figurează astăzi probe ca 1 500 m, 3 000 m și chiar 5 000 și 10 000.

În țara noastră sezonul întrecerilor pe teren acoperit cunoaște în ultimii ani o deosebită efervescență, unele dintre competițiile sale fiind, în ceea ce privește participarea, superioare chiar multor concursuri în aer liber. Prin amenajarea unor spații de lucru bune la București, Ploiești, Cluj, Galați și în multe alte orașe, atleții au posibilitatea efectuării unui antrenament net superior calitativ celui din trecut, au posibilitatea să se rodeze în concursuri chiar în perioada lunilor de iarnă, asigurîndu-și o bază temeinică de pregătire pentru marile confruntări din vară și toamnă.

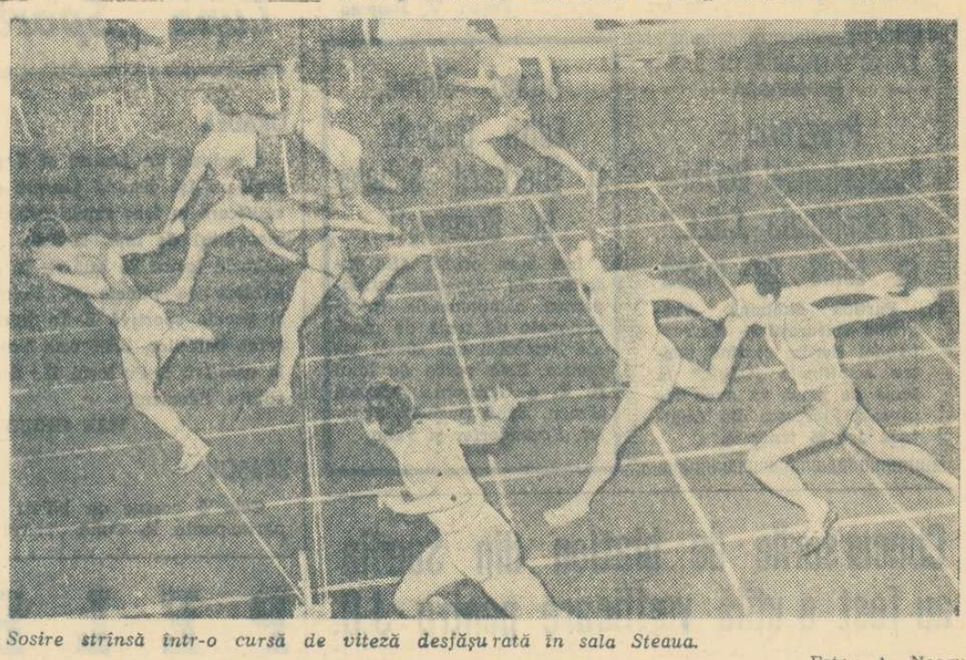
Anul acesta, în programul competițiilor de sală figurează o serie de concursuri importante, dominante fiind campionatele europene din 9—10 martie, de la Madrid.

Dar, iată principalele date ale acestui sezon: 27—28 ianuarie la București, concurs republican pentru juniorii mici; 3—4 februarie, la București, concurs republican pentru juniorii mari; 10—11 februarie, la București, concurs republican pentru seniori, în plus, vor mai fi organizate diferite alte concursuri cu caracter orășenesc. De asemenea este anunțată participarea unora dintre atleții noștri fruntași la concursurile internaționale de la Madrid (27.I. și 3.II), Moscova (17—18.II), Berlin (24—25.II) și Belgrad (3.III).

După cum se vede, un bogat sezon de competiții cărora atleții noștri, seniori și juniori, trebuie să le acorde toată atenția, în așa fel încît să pună noi cărămizi la fundamentul performanțelor din vară.

Romeo VILARA

P. S. Pe tabelul recordurilor naționale pe teren acoperit figurează, din ultimele zile ale anului trecut, numele a două noi performere: *Virginia Bonci*, cu 1,67 m la înălțime junioare mari (v.r. 1,66 m Erica Stoenescu) și *Valeria Bufanu* cu 7,1 s pe 50 mg senioare (v.r. 7,4 s Viorica Viscopoleanu), realizate într-un concurs la Erevan.



Sosire strînsă într-o cursă de viteză desfășurată în sala Steaua.
Foto: A. Neagu

ATLETISMUL ȘI PROBLEMELE SALE ACTUALE

(Urmare din pag. 1)

formeri, își continuă activitatea în cluburile bucureștene, puțini fiind aceia care se reîntorc la locurile natale.

Fără îndoială că această stare de lucruri nu stimulează

2. BAZA DE MASĂ ȘI ȘCOALA

Nu greșim dacă afirmăm că baza de masă a atletismului este direct proporțională cu locul pe care acesta îl ocupă în școală. Trebuie apreciat faptul că Ministerul Învățămîntului a făcut eforturi lăudabile, în ultimii 2—3 ani, pe linia răspîndirii acestui sport în toate verigile învățămîntului. Rezultatele obținute pînă acum atestă eficiența acestor strădanii. Cu toate acestea, în școlile noastre nu s-a creat o opinie de masă favorabilă atletismului. Nu toți conducătorii unităților școlare și-au dat silința pentru ca instrucțiunile Ministerului Învățămîntului referitoare la dezvoltarea atletismului să fie traduse în viață. Numărul școlilor care nu dispun nici de cea mai simplă amenajare pentru atletism (un cerc pentru aruncări sau o groapă cu nisip pentru sărituri) este destul de mare.

Mulți profesori de educație fizică se descurajează în fața greutăților inerente începutului și nu mai susțin cu toate forțele lor cauza atletismului, în așa fel încît acesta să devină o realitate în școala lor.

În același timp, trebuie să arătăm că nici consiliile pentru educație fizică și sport nu au sprijinit decît în mică măsură dezvoltarea atletismului școlar.

Trebuie luate măsuri cît mai grabnice pentru ca bazele sportive să-și deschidă larg porțile pentru ca elevii să le poată folosi. Antrenorii, profesorii de educație fizică vor trebui să-și întocmească programul de pregătire după orariile elevilor — și nu invers — deoarece se știe că principala sarcină a acestora este învățătura.

3. TREBUIE MUNCIT MAI BINE ȘI MAI MULT

Nu putem nega faptul că un număr din ce în ce mai mare de tehnicieni caută să-și îmbogățească cunoștințele profesionale, să fie la zi cu noutățile metodice ale procesului de antrenament. Avem mulți specialiști pasionați. Putem evidenția aici pe Constantinescu Nehoi din Roman, Emil Drăgan din Cîmpulung Muscel, Ion Rinderiu și C. Bobei din Craiova, Simion Blaga din Bacău etc., care în ciuda dificultăților materiale au obținut frumoase succese în muncă, promovînd numeroși sportivi în loturile republicane.

Faptul că la alergările de viteză, semifond, fond, aruncări etc., se bate pasul pe loc, arată că există serioase lacune și în ceea ce privește procesul de instruire. Sînt destui specialiști care nu țin seama de cuceririle moderne în știința antrenamentului sportiv. Alții se declară de acord cu aceste cuceriri, însă în practică aplică metode de mult căzute în desuetudine.

Trebuie să privim realitatea în față și să spunem că, la multe probe, volumul de antrenament pe care îl depun atleții este insuficient. Spre exemplu, semifondiștii și fondiștii execută în lecțiile de antrenament cam jumătate din munca marilor performeri ai lumii.

Din păcate, s-a răspîndit la unii specialiști teoria că atleții nu ar rezista la un volum de efort mare, datorită, chipurile, unor particularități specifice. Această teză este infirmată astăzi de însăși practica noastră. Dacă am dimensiona volumul și intensitatea efortului, efectuat de caiaciști, canoiști, luptători, handbaliști etc., ne-am putea explica ușor de ce la aceste sporturi avem multipli campioni mondiali și europeni. În plus, să nu se uite că toate componentele efortului de antrenament permit obținerea de performanțe înalte numai atunci cînd acestea sînt indisolubil legate de o viață sportivă, fără nici un fel de excese.

4. CALENDARUL SPORTIV — BAROMETRUL INSTRUIRII

Nivelul unei competiții sportive, eșalonarea ei în timp și spațiu asigură astăzi o instruire cu un conținut științific. Campionatul republican pe echipe a constituit un oarecare stimulent, pentru unele secții de atletism din cadrul cluburilor. Dinamo, I.C.F., Rapid, Metalul din București și regiunile Argeș, București, Bacău au reușit întrucîtva să contribuie la creșterea valorii unor rezultate sportive, formîndu-și în același timp echipe ca nuclee pentru perspectivele atletismului.

Totuși, în formula actuală această competiție nu răspunde pe deplin dezvoltării atletismului din țara noastră. Va trebui găsită o formulă competițională mai stimulativă care să ducă efectiv la lărgirea bazei de masă a acestui sport. Ne trebuie mai multe competiții de atletism pentru copii, mai atractiv organizate, la care să participe sportivi mai bine pregătiți, renunțîndu-se cu desăvîrșire la improvizații.

BAZELE SPORTIVE — ADEVĂRATE ȘANTIERE ATLETICE

An de an baza materială a atletismului s-a dezvoltat. Azi 141 piste și 8 săli acoperite pot deservi în exclusivitate această ramură de sport. Am scris „pot" fiindcă multe din aceste baze sportive nu au fost folosite cu întreaga lor capacitate, din cauza proastei gospodăriri a unora dintre ele. Din păcate, nici stadioanele Capitalei nu dispun de materialele și aparatura necesară desfășurării în condiții optime a unui concurs de atletism. Cantitatea, calitatea și sortimentele materialelor sportive existente în comerț nu satisfac cerințele mereu crescînde ale acestui sport.

În viitor, preocuparea principală va trebui îndreptată spre amenajarea de baze sportive simple (mici terenuri, gropi pentru sărituri, sectoare de aruncări). Va trebui să crească răspunderea tuturor asociațiilor și cluburilor sportive atît pentru întreținerea și folosirea bazelor sportive, cît și pentru o mai bună utilare a lor, în așa fel încît acestea să se transforme în adevărate șantiere atletice.

Asociațiile și cluburile sportive, consiliile pentru educație fizică și sport, comisiile regionale și, mai ales, federația română de atletism au datoria să-și sporească eforturile, muncind în așa fel încît atletismul românesc să-și aducă în mai mare măsură contribuția la prestigiul sportiv al patriei noastre.